

都市鉄道における利用者ニーズの高度化等に対応した
施設整備促進に関する検討会(第7回)議事概要

議事(1) 中間とりまとめ(案)について

○ 特に首都圏での移動を考えるとバリアフリーは充実してほしいが、財源の問題が一番ネックであり、そう容易ではないことがよく理解できた。利用者も一定程度痛みを分ける(費用を負担する)という意識は私の周囲でも十分あると思うので、公平性、透明性の確保や技術的な課題等についてなるべく早く手当していただき、障害者のみならず様々な人にとってより利用しやすい都市鉄道が実現されることが利用者の切実な願いである。

先日、バリアフリー法改正について閣議決定されたところであるが、バリアフリー法改正と本検討の関連はあるのか。

⇒ バリアフリーに対する社会的な要請の高まりが背景にあることは共通点であるが、法律改正そのものと制度的なリンクはない。

⇒ 法改正と並行して検討している公共交通移動等円滑化基準の見直しにより、バリアフリーの今後の目指すべき姿が見えてくるので、こちらの方が関連があるといえる。

⇒ 中間とりまとめ(案)については、基本的にご了承いただいたということで進めたい。

⇒ (バリアフリー化の利用者ニーズが高度化する中で)国、自治体、鉄道事業者による、いわゆる「三位一体」という費用負担のあり方を見直し、利用者という新たな主体を一つ加えてはどうかというのが本検討の議論の中心であったと認識。

交通政策基本法には、国民等の役割として、基本理念の実現に向けて「国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める」という規定があり、基本理念にはバリアフリーなど高齢化への対応等も含まれる。本検討はこうした規定を踏まえた取組みの一つであり、理解が得られるよう国として世の中に訴えていきたい。

利用者負担を導入して整備を迅速に進めたいという事業者の考えは尊重すべきであり、課題があるからできないということではなく、様々な課題をどう克服するかという考え方でさらに検討していきたい。特に IC システムに係る実務検討にはご協力願いたい。

鉄道サービスへのニーズは非常に多様化、高度化しており、最低限の輸送サービスではなかなか利用者に満足されない。事業者負担で整備すべきとの声もあることをしっかり認識した上で、それだけでは難しいことを利用者にご理解頂き、利用者が望むバリアフリーの進化につながるよう考えていきたい。

議事(2)～(4) 遅延・混雑対策等の議論について

- 特定都市鉄道整備積立金制度による特別加算運賃は、加算期間終了後は引き下げられるのか。
 - ⇒ (特定区間への加算は終了するが、)積立期間終了時に収支状況等の運賃審査がされるため、状況に応じて運賃が値下げ、維持または値上げとなる。

- 駆け込み乗車などによる遅延は利用者側にも原因があり、また、「持続可能性」がキーワードとされる時代となる中で、輸送力の確保だけで解決に繋がるのか。
 - また、人口減少が見込まれる中、整備した施設がオーバースペックとなることも懸念されるが、どの程度の期間を見据えて対策を行っていくのか。
 - ⇒ 混雑緩和は、社会全体の働き方を変えるようなソフト対策によって改善される部分もあるが、鉄道のハード面での対策が必要な部分もある。
 - 超長期的には人口が減少していく中で、事業者が大規模投資に踏み切るのは難しい状況。業績が堅調なうちに整備の後押しをしなければ、今後こうした投資ができなくなってくるのではないかという問題意識から、今回の検討を進めている。
 - ⇒ 路線によっては混雑が限界に達し対策を行わなければならないところもあるため、人口減少という前提の中で、必要なところには必要な措置をとということであると思う。

- 特定都市鉄道整備積立金制度と新線建設に係る加算運賃制度以外で運賃を上げたのは、最近ではいつか。申請ベースか。
 - ⇒ 申請ベース。現在のヤードスティック方式による運賃制度の導入が平成9年だが、平成11年に相模鉄道と西鉄が運賃改定をしたのが通常の運賃改定では最後。

- 遅延・混雑対策として利用者への情報提供等ソフト対策も重要ではないか。
 - ⇒ 主要路線のピーク時の混雑率は毎年7月頃鉄道局で公表しているが、ピークサイドの公表や利用しやすい情報提供の仕方は検討課題。遅延状況は昨年からマップの形で公表を始め、毎年更新していく予定。

- 特定都市鉄道整備積立金制度の対象事業費の条件はどのような経緯で決まったのか。
 - ⇒ 当時3～4年に1回程度行われていた運賃改定の改定率から逆算し、概ね運送収入程度の投資であれば、通常の運賃改定のレベルで賄えるが、それを超える場合、利用者の負担が急激に増加するとされた。このため、旅客運送収入額に概ね等しいか、又はこれを超えるものとされた。

- 特定都市鉄道整備積立金制度の対象となる事業費100億円以上というものは、どのような工事なのか。

⇒ 複々線化や長編成化では数百億、場合によっては2,000億円以上になる。駅の改良でも100億円程度になることもある。

線路改良(シーサス)であれば数億～十数億円、ホーム改良になると100億くらいみておく必要。三鷹・立川間の複々線化は用地費含め3600億かかる。

- 利用者にアンケート中でありどの程度共感を得られるか分からないが、混雑緩和を望む声があるので、整備費用の負担について、加算期間や整備効果等を説明した上で実施するのであれば、一定の納得感が得られるのではないか。

混雑対策は路線や時間帯など対処すべきところが明確になっており、利用者も限定されてくるため、費用負担に理解を得ることは可能ではないか。

- 事業者は混雑した方が儲かるから供給量を減らしているのではないかと考えている利用者も一部あるようである。遅延・混雑はキャパシティ不足による深刻な問題であることや、これまでの事業者の取り組みが利用者に十分理解されていないのではないかと感じることもある。情報発信のあるべき姿も論点として入れるべきではないか。

- 混雑と遅延の原因は重なる部分(過客遅延)もあるが、分けて考えることが必要。

遅延については、車両故障など部内原因によるものは設備投資により極力減らしていくが、人身事故等の部外原因や、利便性向上のための直通運転の実施により遅延の影響が拡大してしまう実情もご理解いただきたい。

混雑については、輸送量をこれまで減らしたことはなく、ここ30年間でかなり増加させており、混雑率が低下してきている。また、新たな信号システムの導入による運行本数増加等にも取り組んでいる。

- 今後の検討では、遅延・混雑対策のみならず、現状のサービス水準を向上させるような内容も制度の対象として検討するべきではないか。